



SKIBSBEVARINGSFONDEN
Årsberetning 2012–2013

INDHOLD

Indledning.....	3
Fondens virke.....	4
Bevaringsværdighedserklæringer 2012-2013	5
Historisk monument.....	7
Rådgivning og tilsyn.....	11
Konsulentopgaver	11
Oplysning, formidling og dokumentation.....	14
Netværk.....	15
Ansøgninger i 2012 - 2013	17
Administration	32
Bestyrelsen.....	33

Forsidefoto: Ramslagsjollen ØRNEN af Hjarbæk. Bevaringsværdigt fartøj i 2013.

Foto: Tom Rasmussen

Indledning

I Skibsbevaringsfondens budgetår 2012-2013 blev fartøjsbevaring for første gang nogen sinde diskuteret i Folketingssalen. Det skete i forbindelse med et beslutningsforslag, som, hvis det blev vedtaget, ville pålægge kulturministeren at indlede forhandlinger med Skibsbevaringsfonden om en forhøjelse af de midler, der årligt afsættes til fartøjsbevaring i Danmark.

Selvom der blandt Folketingets partier ikke var enighed om at støtte dette beslutningsforslag, var debatten interessant at følge; især fordi samtlige partier, modstandere såvel som tilhængere af beslutningsforslaget, ud over at anerkende væsentligheden af at bevare sejlende historisk værdifulde fartøjer for eftertiden lagde vægt på den betydning, som fartøjsbevaringen har i nutidens økonomi. Både betydningen for turismen, betydningen for de små værfters økonomi og betydningen som inspirationskilde for unges valg af uddannelse og karriereretning blev nævnt som positive effekter af at bevare sejlende historisk værdifulde fartøjer.

Beslutningsforslaget blev efter 2. behandling i Folketingets kulturudvalg ikke vedtaget. Eller rettere: det blev vedtaget i en form, der anerkendte betydningen af fartøjsbevaring, men som ikke pålagde kulturministeren at forhandle om flere midler til dette.

Alligevel må debatten have sat sine spor i kulturministerens bevidsthed, for under forhandlingerne om Finansloven for 2013, blev forligspartnerne enige om at afsætte ekstra 1,8 mio. kr./år på finansloven i en fireårig periode (Skibsbevaringsfondens grundbevilling på 3,57 mio. kr./år kommer fra tips- & lottomidlerne, og det er en anden kasse), således at Skibsbevaringsfondens samlede bevilling i de næste fire år vil være på 5,37 mio. kr.

Det er godt men ikke godt nok. Pt. er det mit skøn, at fartøjsbevaringen har behov for en samlet bevilling på 8,2 mio. kr./år, for at opgaven med at bevare de sejlende historisk værdifulde fartøjer kan løses forsvarligt.

Alligevel er jeg glad - grænsende til begejstret – over den midlertidige forhøjede bevilling og den forudgående politiske debat, for det er tegn på en voksende forståelse for de kvaliteter, som fartøjsbevaringen indeholder, og som den tilbyder samfundet retur til gengæld for investeringen.

Der ligger derfor nu en stor opgave i at gøde jorden for, at den midlertidige ekstra bevilling kan blive permanent (og større). Skibsbevaringsfondens bidrag i den forbindelse vil være at udvælge og støtte levedygtige og fortællende restaureringsprojekter, der kan demonstrere, hvor meget samfundet får ud af en i mange henseender relativ beskedent investering.

Og fartøjernes ejere, som ikke må glemmes, da de ud af allerede beskattede indkomster tilvejebringer lige så mange midler til fartøjsbevaring som det offentlige, har også en stor opgave foran sig. Det er nemlig dem, der skal vise resultaterne af den øgede indsats frem i det samfund, som har støttet fartøjsbevaringen; det er dem, der skal rundt i havnene med deres fartøjer og vise herlighederne frem til glæde for den bredere offentlighed.

Lad os kort ønske hinanden tillykke med, at vinden har blæst lidt i vores retning, og lad os så smøge ærmerne op og vise, at vi har været - og er - værd at investere i.

Helsingør 31/3 2013

Ole Vistrup

formand for

Skibsbevaringsfonden

Fondens virke

Støtteform

Skibsbevaringsfonden skal ifølge fundatsens § 3:

- bidrage til bevaring og restaurering af karakteristiske danske fartøjer
- søge, herunder undtagelsesvis også ved køb, at bevare ejendomsretten til sådanne skibe i Danmark
- øge såvel skibsejernes som den øvrige befolknings forståelse for de kulturhistoriske værdier, som skibe og maritime miljøer repræsenterer.

Den vigtigste direkte støtteform er rente- og afdragsfrie lån til ejere af bevaringsværdige fartøjer, der som modydelse accepterer en påtegning i skibets skøde. Ifølge påtegningen forfalder lånet ved et salg af skibet til udlandet eller hvis lånet i øvrigt misligholdes. Hermed opnås i overensstemmelse med Fondens fundats, at det bliver attraktivt for de udvalgte skibe at forblive i dansk eje.

For at modtage støtte fra Skibsbevaringsfonden, er det en betingelse, at skibet restaureres troværdigt og i overensstemmelse med dets oprindelige eller senere udseende og karakter som brugsfartøj. Fartøjet behøver således ikke nødvendigvis efter endt restaurering at fremtræde som da det blev bygget. En senere epoke i skibets aktive liv (f.eks. med styrehus, motor og reduceret rigning) kan udmærket danne grundlag for et godkendelsesværdigt projekt. Skibenes ejere ansøger på et ansøgningsskema. Hvilke oplysninger der i øvrigt ønskes vedlagt fremgår af en ansøgningsvejledning.

Ansøgningen vedlægges detaljerede planer for skibets restaurering. Alle ansøgende fartøjer bliver, inden der træffes beslutning om årets tildelinger, besøgt for en uddybende orientering.

Hvad kan der ydes støtte til?

Skibsbevaringsfonden yder støtte til restaurering af bevaringsværdige fartøjer bygget til erhvervsformål. Desuden kan Fonden yde hjælp til at beholde eller tilbageføre sådanne skibe under dansk flag.

For at et fartøj skal komme i betragtning ved tildeling af støtte, skal følgende betingelser almindeligvis kunne opfyldes:

- Fartøjet er mellem 2 og 300 BRT stort
- Fartøjet er under dansk flag
- Fartøjet er mindst 30 år gammelt
- Fartøjet er danskbygget. Eller udenlandsk bygget, og tilsvarende findes ikke bevaret i udlandet
- Fartøjet har en veldokumenteret lang tjeneste (dvs. min. 10 år) under dansk flag
- Fartøjet er bevaret i en autentisk form, eller er ikke ændret mere, end at en reablering af de oprindelige forhold er mulig
- Fartøjet har en høj kulturhistorisk fortællerværdi
- Fartøjet sejler, og det giver i så høj grad som muligt andre end ejeren adgang til at opleve sejladserne.

Da midlerne er yderst begrænsede, yder Fonden som hovedregel kun støtte til skrog, rig og eventuelt maskine, og ikke til aptering eller lignende under dæk.

Almindelig vedligeholdelse og drift støttes ikke af Skibsbevaringsfonden. Støtte fra Skibsbevaringsfonden ydes i alle henseender, også økonomisk, som hjælp til selvhjælp, idet det er en forudsætning, at også ejeren selv bidrager aktivt økonomisk og praktisk til fartøjets restaurering og vedligehold. Hvis det mod forventning viser sig, at en støttemodtager ikke udfører noget reelt arbejde på fartøjet, således at det pant Skibsbevaringsfonden har i fartøjet forringes, kan Fonden kræve sit pant indløst ved tilbagebetaling af lånet.

Særlige betingelser

Arbejdet skal som hovedregel udføres på anerkendt værft til gældende dagspris. Eventuel støtte gives som et fast beløb, almindeligvis ydet som rente- og afdragsfrit lån, der udbetales efter regning. I forbindelse med lånets optagelse skal fartøjets ejer underskrive et pantebrev, der indeholder Skibsbevaringsfondens særlige betingelser for udstedelse af lån. Lånet kan først komme til udbetaling, når pantebrevet er registreret og det udførte arbejde er godkendt af skibets ejer og det restaureringsfaglige niveau efterfølgende synet og accepteret af Skibsbevaringsfonden.

De i pantebrevet vedhæftede betingelser lyder således:

- Skibet kan ikke pantsættes yderligere overfor tredjemand uden samtykke fra Skibsbevaringsfonden.
- Skibsbevaringsfonden vil tillade yderligere pantsætning overfor tredjemand, eventuelt også med prioritet forud for eksisterende pantebrev(e), hvis lånet ydes med henblik på gennemførelse af istandsættelsesarbejder, hvis disse forud dokumenteres udført overfor og i øvrigt godkendes af Skibsbevaringsfonden.
- Lånet er ydet med henblik på gennemførelse af nærmere fastlagte istandsættelsesarbejder, som udføres for ejerens risiko. Tilsagn om lån bortfalder, og helt eller delvist udbetalt lån kan kræves tilbagebetalt, hvis istandsættelsesarbejderne ikke bliver eller ikke kan gennemføres på de fastlagte, herunder økonomiske vilkår.
- Manglende overholdelse af Skibsbevaringsfondens anvisninger vedrørende restaureringer eller ombygninger kan medføre at tilsagn om lån bortfalder og delvist udbetalt lån kræves tilbagebetalt.
- Salg af skibet eller ændringer i ejerkredsen uden samtykke fra Skibsbevaringsfonden kan medføre, at tilsagn om lån bortfalder, og delvist udbetalt lån kan kræves tilbagebetalt.
- Skibsbevaringsfonden har i tilfælde af salg forkøbsret til skibet til en pris, der svarer til skibets værdi i almindelig handel. Eventuelle tilbud eller betingede købsaftaler skal forelægges for Skibsbevaringsfonden senest 14 dage efter deres datering. Skibsbevaringsfonden skal senest 6 uger efter forelæggelsen meddele, om man vil benytte forkøbsretten.

Bevaringsværdighedserklæringer 2012-2013

Skibsbevaringsfonden har siden 1991 været den institution, der har haft den kulturhistoriske ekspertise til at vurdere traditionelle fartøjers bevaringsværdighed og efterfølgende udstede bevaringsværdighedserklæringer. En sådan erklæring er et signal til omverdenen om, at vi her har at gøre med en væsentlig del af den sejlede kulturarv.

En bevaringsværdighedserklæring udstedes af Skibsbevaringsfonden på grundlag af et fartøjs kulturhistoriske fortællerværdi, aktuelle udseende og tilstand, sammenholdt med eventuelle foreliggende restaureringsplaner.

Erklæringen giver skibet en vis status i det maritim-historiske kulturbillede, og det er ved flere lejligheder bevist, at en bevaringsværdighedserklæring er et godt redskab til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes.

Skibsbevaringsfonden har ved udgangen af marts 2013 gældende bevaringsværdighedserklæringer på i alt 203 skibe. Antallet har over de seneste år været lidt svingende, idet nogle falder fra og andre kommer til.

Den aktuelle liste over de skibe, der pt. har bevaringserklæring, kan til enhver tid ses på Fondens hjemmeside.

To skibe har i perioden 1. april 2012 til 31. marts 2013 fået bevaringsværdighedsstatus:

SIGNE RINK

Skibet, hvis oprindelige navn var "H. J. Rink", blev bygget til Statsministeriets Grønlandsdepartement og hjemskrevet i København. Senere blev ejerforholdet ændret til Ministeriet for Grønland. Fra 1962 blev skibet hjemskrevet i Nuuk.

Fartøjet er bygget på Holbæk Skibsværft i 1953 af og på og med glat, udfaldende stævn og krydserhæk med de følgende hoveddimensioner: længde 17,73 m, bredde 5,12 m, tonnage 44,36 brt. Midtskibs har fartøjet et velproportioneret styrehus med bestik. Det er rigget med en beskeden støtterigning bestående af stagfok, storsejl og mesan. Fartøjet var fra starten udrustet med en 150 hk Alpha diesel, som i 1989 blev erstattet af en 180 hk Scania diesel.

Fartøjet blev anvendt som rejsebåd af Landshøvdingen i Grønland, senere Rigsombudsmanden, til embedets tjenesterejser mellem byerne og bygderne i Grønland. Det sejlede under navnet "H. J. Rink" indtil 1998, hvor embedet ønskede fartøjet udskiftet med et mere moderne et og samtidigt ønskede at beholde navnet til embedets eget skib. Fartøjet blev herefter solgt til et nydannet bådelaug bestående af en lille kreds af mennesker med forskellig tilknytning til Grønland. Fartøjet blev navngivet SIGNE RINK efter H. J. Rinks hustru. Det er hjemskrevet i København.

Fartøjet fremstår i vid udstrækning som oprindeligt både udvendigt og i apteringen, som er bibeholdt med salon, pantry, bad/toilet og varmt og koldt vand og centralvarme.

HELGE

Passagerfærgen HELGE er bygget ved J. Ring-Andersens Skibsværft i 1924. Fartøjet er hækbygget med et karakteristisk, indfaldende, rundt spejl og var udrustet med en dieselmotor på 67 hk fra Frichs Maskinfabrik i Aarhus. Fartøjet var oprindeligt på 39 brt., i 1951 ommålt til 27 brt.

HELGE er bygget for passagerfart. Færgen har altid sejlet i lokalområdet, først som rutefærgen i helårssejlad, fra 1950-erne fra pinse til september. Fra midt i 1980-erne har HELGE sejlet næsten udelukkende med turister.

HELGE har, ud over udskiftninger af motor og nødvendige istandsættelser, ikke været ombygget eller ændret i forhold til det oprindelige udseende. Med undtagelse af et højt presenning-tag over soldækket fremstår HELGE i overvejende grad som på byggetidspunktet.

Historisk monument

Ud over at kunne erklære særlige fartøjer bevaringsværdige, arbejder Fonden med at udvalgte fartøjer, der allerede er erklæret bevaringsværdige, kan opnå en ganske særlig udmærkelse som Historisk Monument. Det er en udmærkelse, som tildeles et fartøj, der på forbilledligt vis fremtræder i autentisk eller særlig godt restaureret stand, og som derfor er en entydig kilde til kundskab om den danske søfarts historie.

Ansøgning om status som Historisk Monument sker via Skibsbevaringsfondens ansøgningsskema, der findes på Fondens hjemmeside.

Seks fartøjer har i året 2012–2013 fået tildelt status som Historisk Monument. Disse fartøjer er:

ARNE & JØRGEN



Fiskerjollen ARNE & JØRGEN repræsenterer, sammen med rojollerne, den mindste fartøjstype, der er blevet anvendt i dansk fjordfiskeri i moderne tid. På byggetidspunktet var de første plasticjoller allerede blevet farlige konkurrenter til det traditionelle jollebyggeri og har efterhånden fordrevet de fleste joller af ARNE OG JØRGEN-typen til havnens fjerneste hjørne, eller de har endt deres dage som Skt. Hansbål. Det er derfor af særdeles stor betydning, at en jolle som denne bliver bevaret.

Jollen bliver stadig anvendt til sit oprindelige formål, nemlig fiskeri, og i sit oprindelige miljø. Bevaringsarbejdet fokuserer på, at jollen skal formidle lokalområdets fiskerihistorie, og uden en båd som denne var formidlingen blevet meget ringere.

ESPINA EHLERS



ESPINA EHLERS er en fin repræsentant for de mange mindre post- og passagerbåde, der bandt ø-Danmark sammen med fastlandet. Dens historie er veldokumenteret, og ejeren har lagt meget arbejde i at knytte forbindelser til de tidligere ejere. Et navneskifte tilbage til "Kjeldsen" er også planlagt.

Båden er i løbet af de seneste år blevet istandsat for betydelige midler. Det er ejerens intention at bringe bådens udseende tilbage til det oprindelige. Moderne tilpasninger er udført i det oprindelige formsprog. Ejerens eget arbejde er udført i en kvalitet, der kan sammenlignes med det bedste, danske værfter kan formå. Båden er blandt de allerbedst vedligeholdte i flåden af bevaringsværdige fartøjer.

GL. TURISTEN



GL. TURISTEN er med sin skarpe stævnprofil og relativt smalle skrog et fint eksempel på skandinavisk motorbådsdesign fra 1920-erne. Båden har et udseende, der i store træk har været fælles for de ganske mange motor-turistbåde, der siden ca. 1920 har trafikeret Silkeborgsøerne.

GL. TURISTEN har gennem årenes løb kun gennemgået mindre forandringer. Efter en gennemgribende restaurering ved Ry Bådebyggeri i 2002/2003 fremstår båden eksteriørmæssigt som da den blev taget ud af kommerciel drift i 1975.

GL. TURISTEN anses lokalt for vigtig i formidlingen af Søhøjlandets kulturhistorie, og bliver hovedsageligt anvendt til sejlads med skoleklasser, medlemsture eller sponsorture.

Flere af de gamle turistbåde er stadig virksomme, men tiden er ved at løbe ud for denne særlige type sejlads. På grund af de markedsmæssige vilkår og de øvrige turistbådes høje alder, er det sandsynligt, at GL. TURISTEN om nogle år vil være alene om at videreføre traditionen med sejlads på Silkeborgsøerne med både fra 1920-erne. Med undtagelse af hjuldampskibet HJEJLEN er det sandsynligt, at sejladserne i fremtiden vil foregå med moderne både. Det er derfor særdeles vigtigt, at den fortsatte bevaring af GL. TURISTEN får den opmærksomhed, som en udnævnelse som Historisk Monument vil give.

HELGE



HELGE har, ud over udskiftninger af motor og nødvendige istandsættelser ikke været ombygget eller ændret i forhold til det oprindelige udseende. Med undtagelse af et højt presenningtag over soldækket fremstår HELGE i overvejende grad som på byggetidspunktet.

HELGE var bygget til passagersejlads på Svendborgsund og har i alle år siden byggetidspunktet sejlet i rutefart i lokalområdet. Færgeren har en tydelig lokal forankring og er et kulturhistorisk bindeled mellem fortid og nutid.

HELGE har altid været serviceret og vedligeholdt lokalt og fremstår i dag som et af vore bedst vedligeholdte, bevaringsværdige træskibe. Små passagerfærger af HELGEs type er overordentligt sjældne i Danmark, og fartøjet repræsenterer således en skibstype, det er værd at bevare.

HJORTØ

HJORTØ er den mindste af de bevarede post- og passagerbåde. Dens historie er veldokumenteret, både teknisk-historisk og kulturhistorisk. Båden sejler i sit oprindelige område og anvendes hovedsageligt til formidling af dens oprindelige funktion. Til formidling af bådens historie og funktion er der udarbejdet både trykt og filmet materiale.

HJORTØ er bevaret 100 % autentisk i enhver henseende.



W. KLITGAARD



W. KLITGAARD er bygget på Nikolaj Olsens værft i Frederikshavn i 1891 og var aktiv i fiskeriet frem til midt i 1980-erne. Det er det første fiskefartøj bygget med egentlig skrueaksel ført gennem et rør i agterstævnen og var oprindeligt udstyret med dampmaskine.

Skibets design er inspireret af de engelske fiskesmakker, der drev makrelfiskeri ud fra østkysten.

W. KLITGAARD har siden 1988 gennemgået meget omfattende istandsættelser, ombygninger og rekonstruktionsprojekter og ligger i 2012 meget nær det oprindelige udseende. Det er som fartøjstype enestående i dansk sammenhæng, idet der kun er bevaret dette fartøj af denne type.

Skibets tidligere store og tunge Alpha-maskine, som var ødelæggende for skibet, blev for nogle år siden erstattet af en moderne og meget lettere motor, som medførte, at skibet fik et meget mere autentisk trim. Dette, nye dækshuse efter de oprindelige dimensioner og en opgraderet rigning har medført, at skibet i dag fremstår meget tæt på udseendet omkring 1910.

Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden har siden starten i 1990 opsamlet en betragtelig viden om restaurering af traditionelle fartøjer, og betragtes som landets førende ekspertise indenfor bevaring af traditionelle fartøjer.

De daglige opgaver består i generel rådgivning og oplysning til det maritime miljø. Desuden arbejdes der specielt på dokumentation og rekonstruktion i de sager, der er støttet økonomisk, således at der opnås den maksimale effekt af de, desværre begrænsede, midler der stilles til Skibsbevaringsfondens rådighed.

Rådgivningen ydes hovedsageligt til ejere af skibe, der har modtaget lån i Fonden og til ejere af bevaringsværdige skibe i øvrigt. Desuden ydes rådgivning, i det omfang tiden tillader det, til ejere af skibe, der senere kan erklæres bevaringsværdige.

Rådgivningen omfatter eksempelvis kompetence og viden omkring:

- Materialer til skibsbygning og istandsættelse
- Traditionelle håndværksteknikker
- Traditionel vedligeholdelse
- Bistand ved ansøgning til andre fonde
- Udarbejdelse af restaureringsplaner
- Opmåling og dokumentation
- Arkitektopgaver ved rekonstruktion af f.eks. dæk, dækshuse og rigning
- Bistand til etablering af skibsprojekter

Desuden ydes den nødvendige bistand til andre myndigheder, bl.a. Søfartsstyrelsen, Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Fiskeridirektoratet og landets museer.

Konsulentopgaver

Skibsbevaringsfondens arbejde indebærer, at en stor mængde viden opsamles, og denne viden kommer til stadighed det maritim-historiske miljø til gode.

Der foregår en løbende vurdering af, hvilke projekter man har kapacitet til at deltage i.

Også i denne budgetperiode er der ydet konsulenttjenester overfor en række bevaringsværdige skibe. Både skibe med og uden lån hos Fonden har været omfattet af konsulenttjenesterne.

Større rådgivningsarbejde tilbydes naturligvis primært de fartøjer, der er direkte involveret med Fonden i form af låntagning.

Eksempler på konsulentopgaver

ANGELO

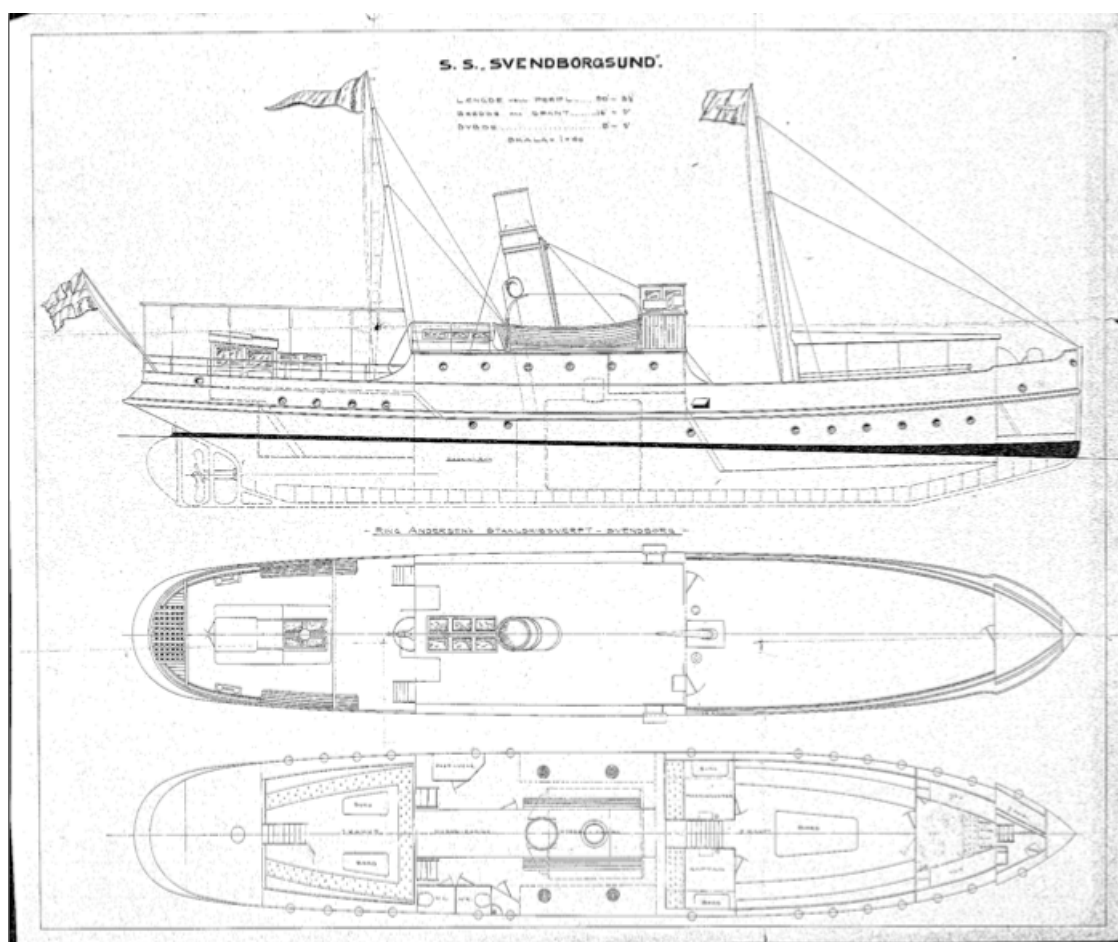
MS ANGELO, hvis oprindelige navn var "Svendborgsund", blev bygget i Haarlem i Holland i 1906-07 for Det Sydfyenske Dampskibsselskab. Det 77 fod / 70 brt store kombinerede bugser- og passagerfartøj havde en kulfyrt compound-dampmaskine på 180 nominelle hk. I 1910 blev skroget forlænget til 91 fod / 85 tons.

I 1918 blev skibet solgt til et rederi i Kristiania/Oslo og sejlede i almindelig passagerfart frem til ca. 1950, da det blev solgt og ombygget til fragtskib. Frem til ca. 1995 sejlede det omdøbte, ombyggede og nu motoriserede skib i almindelig fragtsejlad på den vestnorske kyst.

Efter flere år som oplægger blev ANGELO i 2010 købt tilbage til Danmark med tanke på en tilbageføring til dampdrevet passagerfartøj i 1910-1918-udgave.

Med ANGELO har vi den sidste chance til at bevare et af de før så mange mindre, danske passagerdampere.

Sekretariatet har vinter/forår 2013 indsamlet teknisk-historisk dokumentationsmateriale fra hovedsageligt norske arkiver og udarbejdet en forprojektplan for skibets restaurering.



SKØDSHOVED

SKØDSHOVED blev bygget i Horsens i 1907 til pakETFart mellem Aarhus og Mols. Efter nogle år blev båden solgt til et fiskerikonsortium i Aarhus og registreret som fiskefartøj, før den i 1917 blev solgt tilbage til Mols og genindsat i pakETFarten. Frem til midt i 1960-erne trafikerede båden den samme rute. Da pakETFarten efterhånden ikke længere var rentabel, blev båden bygget om til fritidsfartøj, men fortsatte med den samme ejer.

I nyere tid blev båden solgt og ombygget til forenings- og charterfart, med udgangspunkt i havnen i Nappedam på Mols. De seneste år har SKØDSHOVED sejlet fra Ebeltoft.



Efter en omfattende restaurering i 2000-2001 var bådens udseende bragt i bedre overensstemmelse med den sidste tid i fragtfart. Ved bådens 100 års jubilæum skrev Fondens konsulent Tom Rasmussen en jubilæumsartikel om båden. Denne ansporede ejerlavet til at arbejde for en mere konsekvent tilbageføring. Sekretariatet har i beretningsåret udarbejdet planer og skitser for en omrigning af båden fra galease til jagt og en reetablering af det gamle lastluge-arrangement.

UGGERBYSKIBET

Fonden underskrev i august 2012 aftale med Fylkeskonservatoren i Aust-Agder (Norge) om en kildehistorisk dokumentationsopgave knyttet til det såkaldte "Uggerbyskibet". Håbet er, at det skal være muligt at finde information om skibets forlis i gamle danske arkiver og på denne måde endeligt fastslå skibets identitet.

Opgaven bliver udført af Tom Rasmussen og vil være færdig ved udgangen af 2013.

Der er budgetteret med en indtægt på ca. DKK 60.000 for opgaven.



Oplysning, formidling og dokumentation

Da de traditionelle fartøjer stadig var i kommerciel fart, var brugen og vedligeholdelsen af dem en helt naturlig ting, som tillærtes ved handlingsbåren kundskab. Det vil sige, at man mønstrede ombord som yngstemand og efterhånden arbejdede sig op. Undervejs tillærte man sig de færdigheder, som var nødvendige for at sejle et lille eller et større fartøj. Denne metode er ikke længere gangbar i samme udstrækning. Det foregår i princippet stadig på samme måde i de store charterskibe, der anvender professionelle søfolk, men i de privatejede skibe, er der meget ofte behov for hjælp til de traditionelle færdigheder. Og her har Skibsbevaringsfonden en stor opgave.

Mange af fragtskibene og fiskeskibene kunne forsørge både rederens og besætningens familie. Det gælder heller ikke længere. Enkelte af de større skibe er enkeltmands ejede, og sejler i charterfart med professionel besætning. Men mange af skibene er ejede af private ejere eller foreninger, der ikke har indtægter på skibene, og her er det et stort problem at få økonomien til at række.

I Skibsbevaringsfonden ser vi et stigende behov for hjælp og vejledning til den almindelige vedligeholdelse. Der er derfor i de senere år arbejdet meget med formidling af de traditionelle færdigheder.

Hjemmeside

Skibsbevaringsfondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk fungerer som formidlingssted for faktuelle oplysninger om støttede fartøjer og historisk dokumentation på disse. Hjemmesiden er desuden kernen i Fondens oplysningsvirksomhed til skibsejerne om vedligeholdelse af fartøjer.

Facebook

Fonden oprettede i januar sin egen Facebook-side. Denne blev åbnet midt i marts og er ment at være et dag til dag-bindeled mellem sekretariatet og skibsejere og andre med interesse for den maritime kultur.

Ud over formidlingsvirksomheden på nettet arbejder Fondens to rådgivere på en række områder med formidling af stofområdet. Det sker ved:

- Foredrag
- Dokumentation af truede håndværk
- Indsamling af historisk dokumentation
- Publicering af fagartikler
- Udarbejdelse af informationspjecer
- Fagkonferencer

Jes Kroman har i beretningsåret deltaget i flere interviews på radio og TV, herunder på Radio 24/7, Den Tredje Radio og Presse-TV.

I begyndelsen af 2013 deltog han, sammen med Fondens formand, i et seminar i Oslo om fartøjsbevaring og medier.

Tom Rasmussen har i beretningsåret deltaget på en håndfuld seminarer. I maj 2012 holdt han et foredrag på Industrimuseet i Horsens med temaet ”Skibsbevaring på dansk”.

I månedsskiftet november/december 2012 holdt han foredrag om kulturhistoriske retningslinjer på et seminar i Kristiansand. Arrangør var Fylkeskonservatoren i Aust-Agder fylke.

Han holdt i februar et foredrag for ”Foreningen til skonnerten Marthas restaurering”. Tema for foredraget var ”Autenticitet og MARTHA”.

Tom Rasmussen deltog i marts 2013 på et seminar i Fredrikstad (Norge) med et oplæg om skibsbygning og skibsfart i Jylland i det 17. århundrede. Arrangør var Østfold-museene, som råder over en jagt, der i følge årringsanalyser er bygget ca. 1742 og således er verdens ældste, sejlene fartøj. Fartøjet var omdrejningspunkt for seminaret.

Formidling under sejladsen ”Fyn Rundt for bevaringsværdige skibe”

Skibsbevaringsfonden deltog i juli 2012 i den årlige sejlads *Fyn Rundt* med den lille post- og passagerbåd RØRET, som var nyistandsat året forinden. Fonden havde lejet båden af ejerne og sejlede med egen besætning sammen med de øvrige skibe turen rundt om Fyn.

Formålet med at sejle med på ”eget” fartøj var at formidle et af Fondens større restaureringsprojekter og samtidig få en dialog med de lokale politikere og almindelige besøgende på havnene. Der var derfor inden sejladsen fremsendt invitationer til anløbsbyernes borgmestre, som blev inviteret til at komme ombord og besigtige RØRET og samtidig modtage en lille gave og en skriftlig opfordring til at arbejde for bevaringssagen.

Sejladsen var en stor succes, og der var stor interesse for båden blandt de almindelige gæster på kajen. Mange kom ned og snakkede og mange kom ombord og så RØRET.

Der var politisk repræsentation ombord i hver enkelt af de anløbne havne.

Det skrevne ord

Synlighed er et nøgleord for Skibsbevaringsfonden. Derfor arbejdes der løbende på at informere om den sejlene kulturarv – både til den brede offentlighed, politikere og skibsejere.

Der skrives fast i tidsskriftet ”Passagerfart”, der udkommer fire gange om året, og i Træskibs Sammenslutningens medlemsblad. Ligeledes er Fonden fast bidragsyder i det norske fagtidsskrift ”Fartøyyvern”. Desuden arbejdes der løbende på artikler til danske dag- og distriktsblade. Det seneste år har vi haft et fast samarbejde med journalist Lise Mortensen, der som ”gammel” sejlklubssømand er dybt forankret i stofområdet.

Dansk Historisk Skibsregister

Der arbejdes kontinuerligt på Dansk Historisk Skibsregister. Der kommer stadig flere nye fartøjer til. Der er i det seneste år arbejdet på at rationalisere arbejdet med hjemmeside og register, således at alle oplysninger der indføres i stamregistret automatisk opdateres på de relevante sider på hjemmesiden. Dette har medført en mærkbar besparelse i tid og samtidigt givet et større overblik.

Netværk

Nordisk samarbejde

Det nordiske samarbejdsråd mødtes den 24. – 26. april 2012 i Helsinki i Finland. Mødet blev holdt på den gamle fæstning Sveaborg, hvor der lå en hel række sejl- og dampfartøjer i den gamle tørdok. Efter en besigtigelse af dokken og skibene fortsatte mødet i en af fæstningens mange mødelokaler.

På årets dagsorden var:

- Hvad er der sket i det seneste år.

Gennemgang af det seneste år i de enkelte lande.

- Salg af bevaringsværdige fartøjer til udlandet.
Hvor stort er problemet med frasalg af fartøjer til udlandet.
- Kan vi udstede erklæringer til fartøjer i nabolandene?
Kan vi give fartøjerne en bedre beskyttelse ved at udstede erklæringer på nordiske fartøjer i de andre lande.
- Fredning af passagerfartøjer i Norge.
Orientering om Riksantikvarens arbejde med fredning af passagerfartøjer i Norge.

Næste møde afholdes i Stockholm 16. – 17. april 2013.



Sveaborgs fæstning med oplagte fartøjer.

European Maritime Heritage

Skibsbevaringsfonden er rådgivende medlem af organisationen European Maritime Heritage (EMH). Fonden har i perioden ikke deltaget i møder eller konferencer i EMH, men har dog været repræsenteret via formand Ole Vistrup, som formelt møder for SME.

Ansøgninger i 2012 - 2013

Skibsbevaringsfonden havde inden ansøgningsfristens udløb den 1. marts 2012 modtaget ansøgninger om støtte fra følgende skibe:

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
ALVILDE	470.000	200.000
ANNA NYBORG	400.000	0
ANNE MARIE	200.000	0
ARNE & JØRGEN	35.000	0
ARON	65.500	0
BRITA LETH	454.275	454.275
CHRISTIANE	30.073	30.000
EMMY	184.600	0
ESPINA EHLERS	35.000	0
GL. TURISTEN	296.600	150.000
GRØNNE ERNA	175.000	100.000
HENRIETTE	67.800	35.000
HENRY	30.000	0
HJALM	119.000	0
HJORTØ	50.000	50.000
HAABET	800.000	0
IDA	1.365.000	100.000
KAREN	297.750	0
KDL	35.437	0
KIVIOQ	668.900	150.000
KRYDSJAGT NO. VII	900.000	0
LODSEN	168.650	0
LOTTE BRINCK	300.000	100.000
MARNA	127.500	0
MARTHA	400.000	200.000
MISS B HAVEN	150.000	0
MØN	569.005	300.000
NORDSØEN	407.087	150.000
OBERON	600.000	0
ØRNEN	593.100	0
RYLEN	614.000	0
SKIBLADNER II	65.000	0
AASE	65.000	65.000
I alt ansøgt	10.739.277	
I alt tildelt		2.084.275

Afgivne lånetilsagn 2012-2013

I det følgende gives en præsentation af de fartøjer, der i regnskabsperioden 2012 – 2013 har modtaget tilsagn om lån.

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31. marts 2012 og kan indeholde donationer fra andre fonde, samt ekstrabevillinger ydet i løbet af året.

ALVILDE, fiskefartøj (Frederikshavn 1897)



Der var søgt om midler til: Færdiggørelse af fartøjets dæksplan.

Beskrivelse:

ALVILDE blev bygget som fiskefartøj ved Nicolai Olsens værft i Frederikshavn i 1897 til et partrederi i byen. Skroget er af den såkaldte frederikshavnertype (svagt faldende, glat stævn, afrundet agterstævn med udvendigt ror) og bygget af eg og bøg på eg. Fartøjets kendingsmål er længde 52,1 og bredde 15,5 danske fod, og en tonnage på 26 brt. Skibet var bestemt for snurrevodsfiskeriet og udstyret med ”brønd” – dam – og havde to damluger. Det var rigget som galease og havde i begyndelsen ingen motor.

I 1903 blev ALVILDE hjemskrevet i Grenaa og fik installeret en liggende, 4-takts Brdr. Høumøller petroleumsmotor på 4 hk med tobladet skrue gennem agterstævnen. Fra ca. 1913 var skibet hjemskrevet i Esbjerg og havde fået installeret en 1-cylindret Høumøller petroleumsmotor (Alpha) på 10 hk. Denne var formentlig i 1917 blevet erstattet af en petroleumsmotor på ca. 45 hk af samme fabrikat. I 1923 var ALVILDE rigget som jagt og havde fået styrehus. I 1927 var motoren atter erstattet af en 2-cyl. Høumøller glødehovedmotor på 38 hk.

Skibet sejlede nogle år som HOLMSLAND og i 1948 som PAW. I 1961 blev motoren udskiftet endnu en gang.

I slutningen af 1970-erne blev skibet solgt til fritidsformål og gennemgik frem til 1985 en omfattende ombygning, som bl.a. omfattede et langt ruf, nyt dæk og bjælker, samt oprigning som gaffelrigget ketch med stængerigget stormast.

Skibet blev i 2007 overtaget af et nystartet bådelaug i Frederikshavn. Ejerne har udtrykt ønske om at bringe ALVILDE i overensstemmelse med skibets oprindelige udseende, bl.a. ved en mindre omrigning, udskiftning af den delte stormast til pælemast, ombygning fra rat til rorpind og en tilnærmelsesvis genskabelse af det oprindelige dæksplan.

Bevaringskvaliteter:

ALVILDE er en af de meget få eksisterende, rundgattede kuttere af frederikshavnertypen. Så vidt vides er der kun tre tilbage. Skibet har stadig flere af sine oprindelige klædningsplanker intakt, bl.a. bundplanker med damhuller. Dæk og dæksbjælker er blevet udskiftet gennem

årene, ligesom lønningsstøtter og lønning. Et langt ruf, der står på kraveller af limtræ, har været et svagt element i skibets konstruktion og er i 2011 blevet erstattet af et mindre ruf på heltræs bjælker. Halvruffet forude blev også genetableret i 2011. Bevaringskvaliteten vurderes derfor som rigtig god.

Motivering:

ALVILDE blev reddet på målstregen. Det bliver restaureret med den højest mulige autenticitet som mål. Der mangler kun de sidste, men væsentlige detaljer såsom en ny galeaserigning, før skibet må kunne anses som gennemrestaureret.

Fonden har støttet projektet hele vejen og bør derfor følge det helt til dørs.

Lånetilsagn: kr. 200.000

Fondens samlede engagement: kr. 1.341.000

BRITA LETH, 2 mastet fragtskonnert bygget i Øxenbjerg 1911



Der var søgt om midler til: lægning af et nyt dæk

Beskrivelse:

BRITA LETH, der er bygget i Øxenbjerg 1911, er en af landets bedst restaurerede skonnerter. Den har i en menneskealder været hjemmehørende i Århus, hvorfra ejerne har sejlet charter med den. Den har tidligere desuden været beskæftiget med socialt ungdomsarbejde.

Bevaringskvaliteter:

BRITA LETH fremtræder næsten som det oprindelige skib. Dækskabyssen er blevet en smule større end den originale for at give plads til toiletter. Skibet er et fremragende eksempel på et traditionelt, sejrende fragtskib. Det vedligeholdes helt med traditionelle midler, og den høje autenticitet gør skonnerten til Danmarks måske smukkeste.

Motivering:

På grund af skibets gode kulturhistoriske kvaliteter er det uhyre vigtigt at dette fartøj forbliver under dansk flag, og denne store reparation vil let kunne true skibets økonomi. Skibet har status som *Historisk Monument*.

Lånetilsagn: kr. 454.275

Fondens samlede engagement: kr. 780.470

CHRISTIANE, halvdæksbåd bygget på Fejø 1918



Der var søgt om midler til: udskiftning af klædning

Beskrivelse:

CHRISTIANE er bygget af bådebygger Carl Nielsen på Fejø i 1918 til det lokale fiskeri. Båden blev fra starten udstyret med en genbrugs sprydstagerig oppe fra Øresundskysten. En rigningstype der ikke var typisk for Fejø-bådene.

Bevaringskvaliteter:

CHRISTIANE er i dag fuldt ud original med dam og glødehovedmotor, og vedligeholdes helt med traditionelle materialer.

Motivering:

CHRISTIANE betragtes som et af de helt umistelige fartøjer. Lauget gør en topindsats for at holde båden pæn, smuk og i god stand. Båden kommer desuden meget rundt og bliver vist frem.

Båden er udnævnt til Historisk monument.

Lånetilsagn: kr. 30.000

Fondens samlede engagement: kr. 291.180

GL. TURISTEN, passagermotorbåd bygget i Silkeborg/Ry 1922



Der var søgt om midler til: udskiftning af spant og klædning.

GL. TURISTEN, ex. passagermotorbåden TURISTEN, er en af to identiske både, der blev bådebygger af Christensen i Silkeborg og skrogene færdiggjort i Ry af lokale håndværkere. Den er kravelbygget af lærk og fyr på egespanter og nittede askesvøb. Overbygningerne er af lærk og fyr. Båden blev søsat i 1922 og sejlede i turist- og passagerfart ud fra Ry havn.

Under skiftende ejere har TURISTEN besejlet den oprindelige rute, indtil båden i 1975 blev solgt og ombygget til fritidsformål. Båden blev i 2000 solgt til Ferskvandsmuseet i Ry og gennemgik efterfølgende en omfattende restaurering.

Bevaringskvaliteter:

GL. TURISTEN er med sin skarpe stævnprofil og relativt smalle skrog et fint eksempel på skandinavisk motorbådsdesign fra 1920-erne. Den har gennem årenes løb kun gennemgået mindre forandringer. Efter en gennemgribende restaurering ved Ry Bådebyggeri i 2002/2003 fremstår GL. TURISTEN eksteriørmæssigt som da båden blev taget ud af passagerfarten i 1975.

Motivering:

Bådens bevaring har god lokal opbakning. Flere virksomheder er faste bidragsydere til bådens driftskapital og benytter båden i deres profileringsarbejde. Der sejles hvert år skoleture med unge elever, der på denne måde får opleve søerne i langsomt tempo. GL. TURISTEN er den eneste af turist-motorbådene på Silkeborgsøerne, der kompromisløst bliver vedligeholdt efter kulturhistoriske principper. Ejerne arbejder målrettet på formidling af den lokale historie. Båden er udnævnt til Historisk monument.

Lånetilsagn: kr. 150.000

Fondens samlede engagement: kr. 525.000

GRØNNE ERNA, snurrevodskutter bygget i Esbjerg 1908



Der var søgt om midler til: reparation af svampeskade

Beskrivelse:

GRØNNE ERNA der er bygget i Esbjerg i 1908 som snurrevodskutter, er det eneste tilbageværende fartøj af denne type. Det er en "hajhækket" kutter med ret lidt tilbagefaldende stævn.

Bevaringskvaliteter:

GRØNNE ERNA har over en årrække gennemgået store reparationer og fremstår i dag, med undtagelse af det store ruf, som da skibet gik fra værft i 1908.

Motivering:

GRØNNE ERNA må betragtes som umistelig, idet det er den eneste bevarede af denne fartøjstype.

Lånetilsagn: kr. 100.000

Fondens samlede engagement: kr. 3.021.241

HENRIETTE, fiskefartøj bygget i Nyborg 1919



Der var søgt om midler til: udskiftning af planker

Beskrivelse:

HENRIETTE er bygget hos Nørgård og Petersen i Holckenhavn ved Nyborg i 1919 til auktionsmester Valdemar Nielsen i Grenaa. Den blev bygget til snurrevodsfiskeri og havde dam og fik navnet HAVET.

Bevaringskvaliteter:

Båden har en høj autenticitet og fremstår som da den blev udtaget af fiskeriet. Ejeren har genmonteret en ældre, funktionsdygtig stopmaskine.

Motivering:

Kutteren fremstår som traditionelt fiskefartøj og er en af de meget få, der ikke er blevet ombygget til anden anvendelse. Den er et fint eksempel på den nære fortids fiskefartøjer.

Lånetilsagn: kr. 35.000

Fondens samlede engagement: kr. 35.000

HJORTØ, passagermotorbåd bygget i Svendborg 1954



Der var søgt om midler til: diverse skrogarbejder

Beskrivelse:

HJORTØ er bygget i Rantzausminde i 1954 som post- og passagerbåd til Hjortø.

Der er tale om et lille yderst velproportioneret rundgattet fartøj med et styrehus midtskibs og en lille passagersalon agter.

Bevaringskvaliteter:

Båden er 100% autentisk og har aldrig været ombygget. Båden har været i funktion indtil den gamle ejer døde. Han havde dog forinden testamenteret den til Svendborg museum.

Motivering:

Båden må betragtes som umistelig, og den er erklæret for Historisk monument.

Lånetilsagn: kr. 50.000

Fondens samlede engagement: kr. 100.000

IDA, bilfærge bygget i Stege 1959



Der var søgt om midler til: skrogreparationer

Beskrivelse:

IDA er en dobbeltendet bilfærge bygget i Stege i 1959. Færgeren har i en årrække været uden det store vedligehold, men i forbindelse med nedlæggelse af amterne blev færgeren overtaget af to kommuner, der nu har prioriteret at bevare færgeren i så autentisk stand som muligt.

Bevaringskvaliteter:

IDA fremstår næsten, som da den blev bygget, og for hvert år der går, kommer dette mål nærmere. Der gøres en stor indsats for at alt kan blive så originalt som muligt.

Motivering:

Der sker i disse år en voldsom udfasning af de små træfærger, der næsten alle ombygges til husbåde eller andet. Her er en færge i original stand, der oven i købet er i drift.

Lånetilsagn: kr. 100.000

Fondens samlede engagement: kr. 1.640.000

KIVIOQ, ekspeditionsskib bygget i Frederikssund 1933



Der var søgt om midler til: istandsættelse af skroget

Beskrivelse:

Ekspeditionsfartøjet KIVIOQ blev bygget til polarforsker Knud Rasmussen i 1932-33. Det er bygget som en traditionel kutter med lodret stævn og udfaldende hæk med rundt spejl og var indrettet for 8 mand. Skibets største længde er 47 fod.

KIVIOQ var Knud Rasmussen base i den 7. Thuleekspedition sommeren 1933. Efter hans uventede død i efteråret 1933 blev KIVIOQ solgt til Geodætisk Institut og var flagskib i flåden af lyseblå geodæt-både frem til 1972, da det blev solgt til Grønlands Geologiske Undersøgelser.

Fra 1980 var KIVIOQ privat ejet, med hjemmehavn i Nuuk. Det sank ved kaj i 1989 efter mange års forfald, men blev hævet, sat i stand og sejlet til Danmark, hvor det i 2005 blev solgt til de nuværende ejere. Skibet fik bevaringsstatus i 2008.

KIVIOQ fremstår i dag som i tiden som geodæt-skib.

Bevaringskvaliteter:

KIVIOQ er et fartøj, der gennem Knud Rasmussens forskergerning har fået en plads i dansk polarhistorie. Skibsteknisk repræsenterer kutteren det bedste i dansk småskibsbygning. Den er konstrueret til sejlads i polaregne og bygget af de bedste materialer. Ud over almindeligt vedligehold og teknisk opgradering fremstår kutteren i store træk som på byggetidspunktet. Det er bare den støvede blå geodæt-farve, der mangler.

Motivering:

Skibets ejere lægger en stor indsats i KIVIOQS bevaring OG vedligehold. De er meget opmærksomme på skibets værdi som polarhistorisk klenodie og samarbejder med Knud Rasmussen Selskabet omkring formidlingen af Rasmussens liv og gerning. Dette indebærer, at kutteren sandsynligvis vil få hjemmehavn i Hundested.

Der foreligger planer for en gradvis overflytning af ejerskabet fra privat til fonds-eje. Knud Rasmussen Selskabet på sigt ønsker at overtage kutteren.

Lånetilsagn: kr. 150.000

Fondens samlede engagement: kr. 450.000

LOTTE BRINCK, snurrevodskutter bygget i Vesterø på Læsø 1920



Der var søgt om midler til: udskiftning af klædning

Beskrivelse:

LOTTE BRINCH er bygget i 1920 i Vesterø på Læsø af den navnkundige skibsbygmester Jens Otto Dolmer. Skroget er kravelbygget af eg med glat stævn og ellipseformet hæk og har markeret spring, sidst nævnte et særligt kendetegn for Dolmers design. Skroget har kendingsmålene 9,48 x 3,29 m og en bruttotonnage på 8,14.

Fartøjet, hvis oprindelige navn var FN 209 FRIIS, var bygget til fiskerne Julius og Antonius Poulsen, Læsø, og rigget for snurrevodsfiskeri. Skibet var aktivt frem til i begyndelsen af 1960erne, hvorefter det blev afrigget og solgt til fritidsformål. Kutteren skiftede navn til LOTTE BRINCH, efter den nye ejers datter, og var hjemmehørende i Frederikshavn frem til 1982, da skibet blev solgt til en nyoprettet forening i København.

I de følgende år blev skibet sat i stand og fremstår i dag som en velproportioneret ”hajkutter”.

Bevaringskvaliteter:

LOTTE BRINCH er et velproportioneret, hækbygget fartøj. Skrogets beskedne størrelse har krævet, at der er bygget et ruf over den oprindelige dam. Rigningen er noget højere, end traditionen tilsiger, dog har frederikshavnerkutterne ry for høj rigning. Skrogets farve er hvid, men har sandsynligvis efter 2. verdenskrig været blå.

Motivering:

De mindre hajkuttere er repræsenteret i et bekymrende lille antal. LOTTE BRINCH bidrager til at opretholde bredden og repræsentativiteten i flåden af mindre kuttere. Ejerforeningen udfører et rigtig godt bevaringsarbejde gennem sejlads og formidling af skibets historie.

Lånetilsagn: kr. 100.000

Fondens samlede engagement: kr. 400.000

MARTHA, 2-mastet skonnert bygget i Vejle 1899



Der var søgt om midler til: udskiftning af dæk, smedearbejder m.m.

MARTHA, første navn var "Helge", var bygget til skipper Møller i Kolding, men kom allerede 1901 til Vejle og navngivet "Andreas". Skonnerten sejlede i indenrigsfart.

Skibet blev i 1915 solgt til Marstal og fik navnet "K. Hay". Skibet fik motor i 1923. Da skipper Fabricius i 1936 overtog skibet, ændrede han navnet til MARTHA og fik anskaffet en kraftigere motor, sat styrehus på, ligesom sejlføringen blev reduceret. Fra 1947 til 1951 var MARTHA hjemmehørende i Grenaa, og senere i Faaborg som stenfisker med nummer Stf. 1209.

I 1971 købte lærer Christian Blak i Fredericia skibet. Da han indså omfanget af restaureringsarbejdet, forærede han skibet til en nystiftet forening. Foreningen, der tæller i nærheden af 100 medlemmer, har til formål at bevare, restaurere og sejle skibet på ikke kommercielle betingelser.

MARTHA forliste sommeren 2004 under en storm i Læsø Rende, og to besætningsmedlemmer omkom. Vraget blev hurtigt hævet og istandsat, og MARTHA er atter sejlede.

Bevaringskvaliteter:

Efter det sørgelige forlis i 2004 har foreningen i langt større grad end før fokuseret målrettet på at bringe skibets udseende i overensstemmelse med dokumentationen. I samarbejde med Skibsbevaringsfonden er der blevet skiftet dæk og skanseklædning, bygget nedgangskapper mv. Det sidste store arbejde henstår fortsat, nemlig en opretning af agterskibet, udskiftning af agterspejlet og tilbageføring af agterruffet. Når dette arbejde er overstået, vil MARTHA i det store og hele fremstå som ca. 1915.

Motivering:

Foreningen har længe været inde i en positiv udvikling. Den består stadig af medlemmer, der har været med siden starten, og den megen bistand fra både Skibsbevaringsfonden og det lokale erhvervsliv har været inspirerende for foreningen. Foreningen har haft succes med at indsamle sponsormidler og har desuden selv bidraget med midler indsamlet fra medlemmerne. Et bidrag fra Skibsbevaringsfondens midler har derfor gjort det muligt at give skibet endnu et nødvendigt kvalitetsløft.

Lånetilsagn: kr. 200.000

Fondens samlede engagement: kr. 1.193.000

MØN, bilfærge bygget i Nakskov 1923



Der var søgt om midler til: udskiftning af fenderliste

Beskrivelse:

MØN er en lille dobbeltendret bilfærge. Færgen er Danmarks ældste nittede stålfærge. Den er bygget på Nakskov værft med byggenr. 18 i 1923.

Bevaringskvaliteter:

Der er tale om Danmarks ældste nittede stålfærge, der er helt originalt bevaret i en version fra engang i 1950-erne.

Motivering:

Foreningens medlemmer arbejder meget målrettet med skibet. Det er endelig lykkedes dem at få skibet i drift, men udskiftning af fenderen er bydende nødvendig nu hvor færgen skal ind og ud af færgelejet igen.

Lånetilsagn: kr. 300.000

Fondens samlede engagement: kr. 1.992.500

NORDSØEN, bundgarnsjolle bygget i Stenbjerg 1939

Der var søgt om midler til: *udskiftning af klædning*

Beskrivelse:

Modsat andre vestkystbåde er NORDSØEN ikke bygget til at lande på stranden. Motorkutteren var fra starten beregnet til at ligge i havn. Båden stod fra 1938-1941 i Stenbjerg uden at blive søsat, idet bygherren ikke havde råd til at indløse den.

Fra 1941- 1991 har HG 2 NORDSØEN, hjemmehørende i Hirtshals, været aktiv inden for stort set al slags fiskeri med snurrevod, garn og linefiskeri. Motoren var 24 hk.

Dens ejer igennem mere end en menneskealder var fisker Peter Chr. Christensen, og dette er måske hovedforklaringen på, at fartøjet i modsætning til mange andre har overlevet tidens udvikling og i dag fremstår som på byggetidspunktet.



Bevaringskvaliteter:

NORDSØEN er interessant idet den ligner en kystbåd meget, men ikke er bygget til at lande på stranden. Båden har altid været hjemmehørende i Hirtshals.

Bådens vedligehold igennem de seneste 20 år er udført med vore dages materialer. Således er de oprindelige klinkenagler af galvaniseret jern gradvist blevet erstattet af rustfrie bræddebolte.

Motivering:

Den nuværende ejer overtog båden efter havari i 2009, hvor tidligere ejer opgav. Ejeren ønsker at bevare båden i en oprindelig form og har selv lagt store midler i restaureringen. Han vil selv gerne fiske med den som et vigtigt element i formidlingen af bådtypen i det nordjyske fiskeri.

Lånetilsagn: kr. 150.000

Fondens samlede engagement: kr. 420.000

AASE, ålekvase bygget i Odense 1904



Der var søgt om midler til: udskiftning af lønning og svinerygge

Beskrivelse:

AASE, der er bygget hos den anerkendte skibsbygmester N. F. Hansen i Odense i 1904. Det er en rundgattet, kravelbygget ålekvase, bygget til opkøb af levende ål.

Skibet har i de senere år gennemgået en større restaurering og fremtræder med næsten autentisk udseende. Der er dog et større ruf, hvor der tidligere var damdæksler. Dette er accepteret for at skibet kan anvendes til fritidsbrug.

Bevaringskvaliteter:

AASE er et smukt fartøj, der nu er restaureret tilbage til det udseende skibet havde i begyndelsen af 1920-erne. Der er ikke bevaret mange fartøjer fra N. F. Hansens hånd.

Motivering:

Der er investeret mange penge i tilbageføringen af dette fartøj, og det er vigtigt, at dette projekt kan færdiggøres helt så skibet fremtræder så autentisk som det nu er muligt.

Lånetilsagn: kr. 65.000

Fondens samlede engagement: kr. 1.505.500

Administration

Alle Skibsbevaringsfondens opgaver og administration har været varetaget af Fondens direktør og fagkonsulenten. Til de administrative opgaver hører dels den almindelige, daglige administration, som er et minimum af opgaverne. Dertil kommer en række administrative opgaver, der dels er resultatet af andre institutioners forventninger til Fonden, og dels en række opgaver, der automatisk følger i kølvandet af en stor udadvendthed, såsom:

- Udstedelse af bevaringsværdighedserklæringer
- Scanning af ind- og udgående post
- Scanning og arkivering af digitaliserede dokumentationsfotos
- Registrering af skibe i Dansk Historisk Skibsregister
- Besvarelse af generelle henvendelser og forespørgsler fra myndigheder og skibsejere
- Håndtering af lån og pantebreve
- Forberedelse til, og deltagelse i Fondens bestyrelsesmøder
- Budget og regnskab, kørsel- og personaleadministration etc.
- Kontakt til statsforvaltning og offentlige myndigheder
- Vejledning af ansøgere
- Udarbejdelse af dokumentationsmateriale
- Udarbejdelse af byggetegninger og værftsansvisninger
- Værftstilsyn

Skibsbevaringsfondens personale

Skibsbevaringsfondens stab har i beretningsåret haft to ansatte:

Fondens direktør Jes Kroman, arkitekt m.a.a
Skibshistorisk konsulent Tom Rasmussen

Bestyrelsen

Uagtet et bestyrelsesmedlem er udpeget af en udpegningsberettiget organisation, institution eller anden instans, eller om bestyrelsesmedlemmet er udpeget af den siddende bestyrelse, skal bestyrelsesmedlemmet alene varetage Skibsbevaringsfondens interesser og ikke f.eks. den udpegende organisations, institutions eller anden instans' eller egne faglige interesser.

Skibsbevaringsfondens bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn	Udpeget af
<i>Ole Vistrup</i> , daglig leder. Formand	Handels- og Søfartsmuseet
<i>Nanna Folke Olsen</i> , museumsinspektør. Næstformand	Fiskeripuljen
<i>Torkil Adersen</i> , museumsinspektør	Handels- og Søfartsmuseet
<i>Lene Floris</i> , museumschef	Nationalmuseet
<i>Egon Hansen</i> , konsulent	Træskibs Sammenslutningen
<i>Morten Hahn-Pedersen</i> , museumsdirektør	Skibsbevaringsfonden
<i>Thomas Højrup</i> , professor i etnologi	Skibsbevaringsfonden
<i>Svend Irgens-Møller</i> , forstander	Træskibs Sammenslutningen
<i>Mikkel Kühl</i> , museumsinspektør	Søfartspuljen

På grund af helbredsproblemer så Morten Hahn-Pedersen sig i december nødsaget til at nedlægge sit hverv som næstformand i Fonden og efterfølgende udtræde af bestyrelsen.

Bestyrelsesmedlemmernes personprofiler

Ole Vistrup (1959)

BA (Forvaltning) fra Roskilde Universitetscenter.
Medlem af repræsentantskabet for Museet for Søfart siden 2010.
Sekretariatschef i Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer siden 2009.
Indehaver af Sejlskibskompaniet siden 2009.
Redaktør af EMH Newsletter siden 1998.
Medlem af EMH Safety Council siden 1998.
Medlem af styregruppen i European Maritime Heritage (EMH) siden 1996.
Bestyrelsesmedlem på Handels- og Søfartsmuseet 2000-2010.
Formand for Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer 1991-2009.
Salgsdirektør i Danish Schooner Charter 1994-2008.
Bestyrelsesmedlem i Baltic Sea Tourism Commission 1998-2003.

Nanna Folke Olsen (1977)

Cand. mag. fra Københavns universitet i europæisk etnologi
Museumsinspektør ved Svendborg museum 2006 – 2009
2. inspektør på Limfjordsmuseet 2009 –
Fagområder:
Forskning, formidling, indsamling, registrering, akvarierne, Limfjordsmuseets hjemmeside, skoletjeneste/rundvisninger og diverse.

Torkil Adersen (1959)

Cand.phil. i europæisk etnologi, Københavns Universitet 1993.
Faglige interesseområder: Skibsfart og skibsbygning siden industrialiseringen, arbejdsliv, dagligdag og forhold ombord.

Museumsinspektør ved Handels- og Søfartsmuseet 2008 –
Museumsinspektør, Arbejdermuseet 1998 – 2001
Projektansat på Handels- og Søfartsmuseet til forskellige dokumentationsopgaver 1996 – 98 :
Lystsejlad i Limfjorden, Motoriseringens betydning for fiskeriet i Nordsjælland, nød-
dokumentation af B&W Skibsværft.

Lene Floris (1957)

Museumschef, Nationalmuseet
mag. art. i europæisk etnologi 1987
Ansæt på Nationalmuseet 1987 – 1997; Museumsinspektør på Frilandsmuseet og leder af
Formidlingsenheden, Nationalmuseets afdeling for Nyere Tid;
Forsker, Center for Humanistisk Historieformidling 1996;
Museumsleder, Holbæk Museum 1997-2008
Formandskab i Organisationen Danske Museer, medstifter
af Holbæk Træskibslaug i egenskab af reder for KDL-lodsbåden

Morten Hahn-Pedersen (1956) (udtrådt midt i året grundet sygdom)

Cand.mag. fra Århus universitet 1983, seniorforsker 1994
Museumsinspektør ved Svendborg Museum 1983 – 1988
Direktør for Fiskeri- og Søfartsmuseet siden 1988
Museumsaktiviteterne i Esbjerg omfatter bl.a. drift af museums-kutteren E.1 *Claus Sørensen*,
bevaring og vedligehold af en samling på 40 originale træbyggede fartøjer samt
konsulentvirksomhed for Fonden til bevaring af Motorfyrskeib nr. I.
Forsknings- og publikationsområder:
kystkultur, maritim kulturhistorie og økonomisk/politisk maritim historie

Egon Hansen (1945)

Konsulent (IT, Administration, Økonomi)
Merkonom: IT, Økonomi, Ledelse, Organisation
Diplomuddannelse i Ledelse
Eksamineret Mediator og Coach
GN Store Nord: Leder af produktions- og salgsadministration 1970 – 1976
Københavns Amt: Økonomichef, Personalechef, Vicecenterinspektør, Sygehusadministrator
1976 – 1986
Kost & Ernæringsforbundet: Økonomi – og Souschef 1986 – 2008
Fondsadministrator 1986 - 2008
Træskibs Sammenslutningen: Bestyrelsesmedlem og kasserer 2000 –
Galeasen HJALM af Holbæk: Medlem af repræsentantskabet 1997 –
Galeasen HJALM af Holbæk: Medlem af fondsbestyrelsen 2005 –
Udvalgsposter (Formand – Medlem) i en række uddannelses- og fagpolitiske udvalg 1990
Copenhagen Business College/Niels Brock: Bestyrelsesmedlem 1994 – 2006
Merkonomer/Akademimerkonomer i HK: Formand, Næstformand, Bestyrelsesmedlem
1989 – 2004

Thomas Højrup (1953)

Dr.phil. i europæisk etnologi 1995.
Professor i etnologi ved Københavns Universitet.
Forskningsområde og publicering omfatter bl.a. maritim
etnologi, kystkultur, fiskeriets erhvervskultur og livsformer, statens
betydning for den maritime kultur, bådebygning og fartøjstyper.
Formand for Thorupstrand Kystfiskerlaug (andelssammenslutning af
erhvervsfiskere) og for Han Herred Havbåde (kystkulturcenter med
bådebyggeri, videnscenter samt bevaring og brug af historiske havbåde).

Svend Irgens Møller (1955)

Forstander på Produktionshøjskolen Marienlyst i Skive.

Tidligere beskæftigelser: Undervisning, rederidrift, værft / bådebyggeri, sejlads, udvikling og produktion af vindmøller

Kompetencer: Sejlads og formidling af maritim kulturhistorie, især i forbindelse med unge mennesker. Brancheviden om skibs- og bådebyggerbranchen.

Netværk: Faglige og kollegiale netværk indenfor produktionsskolesektoren og museumsbranchen.

Mikkel Kühl (1973)

Cand. mag. fra Syddansk Universitet 2002 med speciale i søfartshistorie

Tilknyttet Marstal Søfartsmuseum 2000 – 2002

Museumsinspektør ved Ærø Museum i Ærøskøbing 2003 –

Koordinator for Øhavsmuseernes samarbejde 2006

Beskæftiger sig primært med kystkultur, søfart og relaterede emner.

Foredrag, udstillinger og forskellige publikationer inden for det maritime område.